

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

mark vil under alle omstændigheder komme til at følge med i denne internationale udvikling, og statsbanerne arbejder derfor med planer for placering af særlige containerterminaler og med at skabe et samarbejde mellem baner og biler om varetagelse af denne opgave.

Ud over den direkte fordel for erhvervene indebærer denne transportform også muligheder for en væsentlig aflastning af det offentliges udgifter til vejbygning, ganske særlig fordi der herved bliver tale om at spare vejene for en del af belastningen fra den tunge trafik.

Containertransportens fremkomst ændrer ikke på de fleste af de planer, der allerede findes om rationalisering af banenettet gennem nedlæggelse af sidebaner og af mindre stationer og trinbræt. Derimod kan den få betydning ved at gøre trafikken på hovedlinjerne mere rentabel, og det gælder også den vestjyske længdebane, hvis forhold på længere sigt er taget op til overvejelse som følge af baneplanudvalgets betænkning.

I forbindelse med den løbende rationalisering af statsbanerne er der fremsat forslag til ny styrelseslov, der skulle gøre det muligt at tilpasse statsbanernes organisation til de nye forhold. Et andet spørgsmål på lidt længere sigt er, om en organisation af denne størrelse og omfattende mange forskellige typer opgaver ikke kunne drives mere rationelt gennem en opdeling efter koncernprincippet. De nye opgaver, som banerne kan forvente at få i kraft af en teknisk udvikling og i kraft af udviklingen i andre lande, kan sammen med en fortsættelse af rationaliseringen i det lange løb åbne mulighed for, at jernbanetrafikken kan blive rentabel. Den hidtidige rationalisering kan måles ved, at personaleantallet i statsbanerne er formindsket fra godt 28.000 i 1962-63 til ca. 25.500 i 1967-68, uanset at der er sket nedsættelse af arbejdstiden.

Spørgsmålet om, på hvilke tidspunkter og i hvilken rækkefølge de store faste trafikforbindelser over danske farvande kan etableres, er af betydning for både vej- og jernbanetrafikkens fremtidige udvikling og økonomi. Når man skal opstille en rækkefølge, indgår der imidlertid heri en stillingtagen til visse principper, som kan blive afgørende både for, hvornår det økonomisk kan lade

sig gøre, dvs. hvornår det er rentabelt, og for, hvilke tekniske løsninger der skal vælges.

Der foreligger både om forbindelsen over Store-Bælt og om de mulige forbindelser over Øresund mange års undersøgelser og betydelige tekniske forarbejder. Når de forskellige betænkninger alligevel ikke alle munder ud i helt konkrete konklusioner, skyldes det bl. a. manglende politisk afklaring af afgiftsspørgsmål og af finansiering. Dette gør sig i særlig grad gældende for den faste forbindelse over Store-Bælt dels i kraft af, at det her drejer sig om et rent dansk foretagende, dels i kraft af de strukturændringer og dermed betydelige følgeinvesteringer, som bliver afledt af en etablering af den faste forbindelse, og som afhænger af afgiftspolitikken. Forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark har mange veje, og de varetager i og for sig på tilfredsstillende måde trafikens differentierede behov, når man ser bort fra, at motorvejsbyggeriet ikke har kunnet følge med i det omfang, som det måtte være ønskeligt. Uanset om man vælger en forbindelse med afgift eller en afgiftsfri forbindelse over Store-Bælt, vil dens etablering imidlertid give betydelige forbedringer af jernbanernes muligheder for at betjene kunderne og kan, kombineret med containertransport, blive grundlaget for et mere rationelt og billigere transportsystem som helhed.

Som det fremgår af den nævnte betænkning nr. 508 af 1968 om fast forbindelse over Store-Bælt, vil en afgiftsfri forbindelse imidlertid medføre en betydelig omlægning af lastbiltrafikken, som for en stor dels vedkommende vil vælge en længere, men — med det gældende afgiftssystem — for det enkelte køretøj billigere vej; men til gengæld vil den stille meget store krav til den vejforbindelse, der derved vil blive praktisk taget den eneste for den tunge trafik.

Der er betydelige merudgifter ved færger, færgeløjer og vejforbindelser, hvis disse skal klare både tung og let trafik, og det kan derfor ikke forventes, at der i det lange løb vil være tilstrækkelig kapacitet til rådighed — også hvor privat investering er med i opgaven — for den tunge trafik ad andre veje, såfremt disse normalt ikke skal benyttes.

Tidspunktet for rentabilitet, finansieringsmuligheden og dermed den samfundsøkonomiske mulighed for at etablere forbindelsen over Store-Bælt er bestemt af, om